

Aanbesteding

Kijfhoek - KijfDIS Light

Vraagspecificatie

Van	Project KijfDIS Light
Kenmerk	K2QUSVHHFC4U-36685388-85
Versie	1.0
Datum	23 augustus 2021
Document	Annex 1 - Vraagspecificatie KijfDIS Light.docx
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Achtergrond	3
1.3	ProRail	4
1.4	Bedrijfseenheid Assetmanagement	5
1.5	Leeswijzer	5
2	Aanleiding en doelstelling project KijfDIS Light	6
2.1	De aanleiding	6
2.2	Doelstelling	6
2.3	Planning	7
2.4	Capaciteit vanuit ProRail	7
2.5	Projectaanpak	7
2.6	Van toepassing zijnde documenten	8
3	Scope en Requirements	10
3.1	Benodigde functionaliteit	10
3.2	Werkplekken	11
3.3	Interfaces	12
3.4	Non-functionals	13
3.5	Technische kaders	13
3.6	Onderhoud en beheer	14
3.7	Doorontwikkeling	15
3.8	Consultancy	15

1 Inleiding

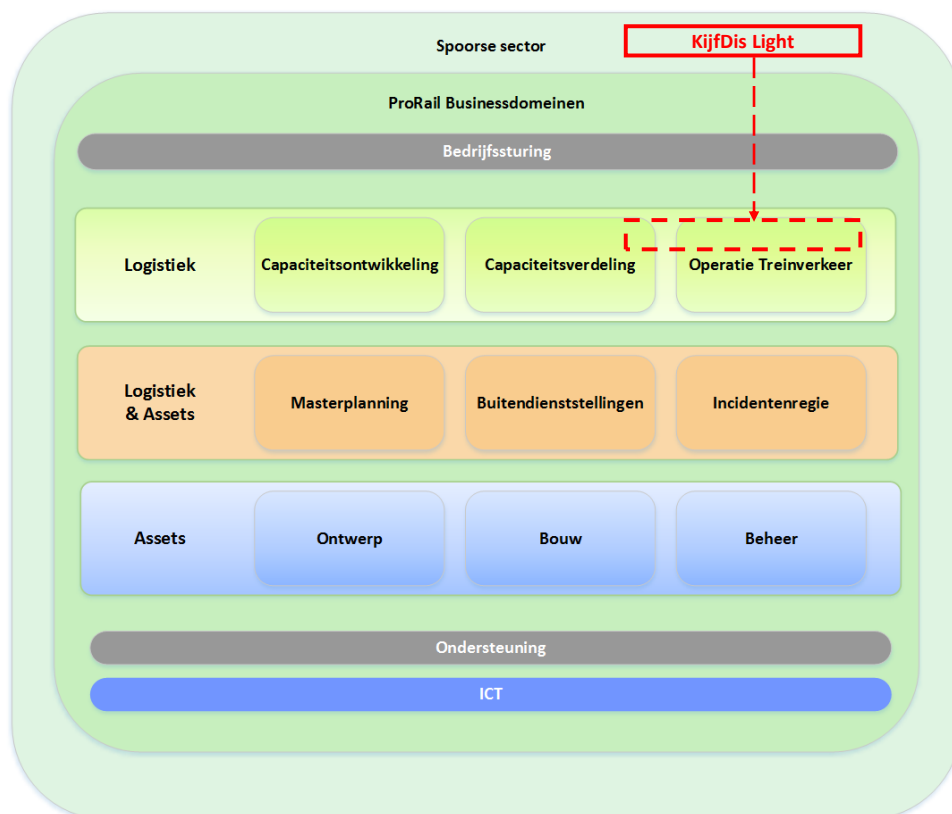
1.1 Algemeen

Deze vraagspecificatie is een van de documenten bij de aanbesteding van softwarediensten in het kader van het project KijfDIS Light. Het beschrijft de context en de inhoud van de opdracht.

Mocht u willen inschrijven op deze opdracht, dan verzoeken wij u niet alleen kennis te nemen van de gestelde requirements, maar vooral ook van de achtergronden van de opdracht.

1.2 Achtergrond

Het project KijfDIS Light is in de figuur gepositioneerd in het ProRail business referentie model. Het project staat in de Spoorse sector afgebeeld omdat het nu het proces van een railgoederenvervoerder ondersteunt op de heuvel.

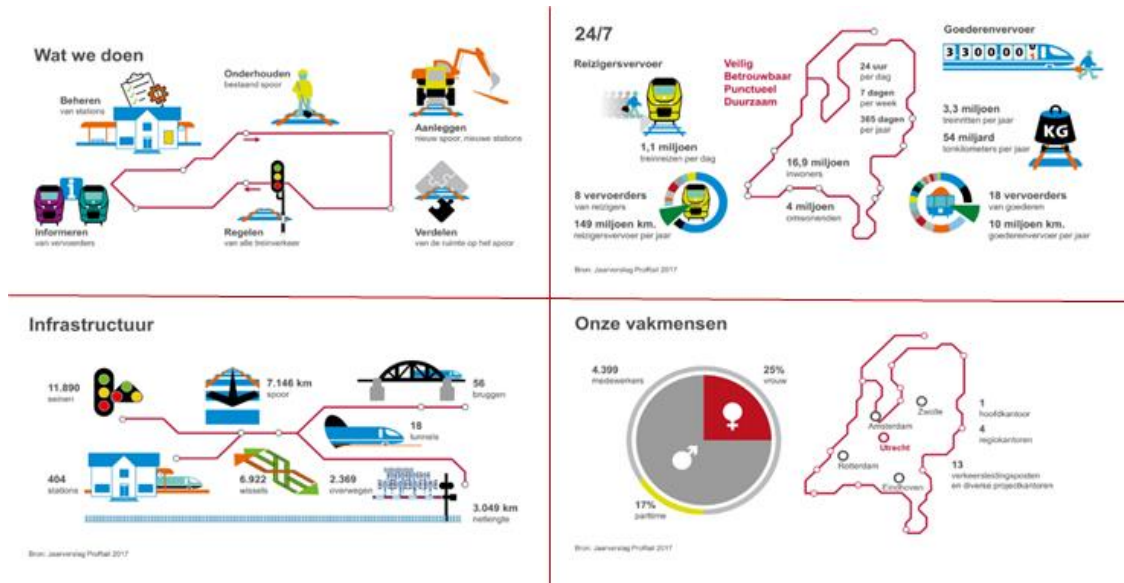


Figuur 1: ProRail business referentiemodel

Het speelt zich met name af in “Operatie treinverkeer” en het laatste stukje van Capaciteitsverdeling. Daarbinnen betreft het niet de landelijke treindienst maar het lokale rangeerproces op een emplacement. En dit dan weer specifiek voor het emplacement Kijfhoek dat als enige in Nederland een heuvelinstallatie heeft voor het automatische heuvelen (sorteren) van losse wagens naar bestemmingstreinen en alleen in het goederenvervoer wordt toegepast.

1.3 ProRail

ProRail is verantwoordelijk voor het volledige spoorwegennet van Nederland: aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid. Ze verdeelt als onafhankelijke partij de ruimte op het spoor onder de verschillende vervoerders, regelt alle treinverkeer, bouwt en beheert stations en legt nieuwe sporen aan. En ten slotte onderhoudt ProRail bestaande sporen, wissels, seinen en overwegen. Dit alles maakt het mogelijk dat er jaarlijks 15,2 miljard reizigers en 42 miljoen ton goederen worden vervoerd in Nederland.



Figuur 1 Facts & figures ProRail

Kijfhoek

De heuvel van Kijfhoek speelt een cruciale rol in het internationale Hub-Spoke netwerk voor wagenladingvervoer.

Voor het heuvelen van wagens is een speciale infrastructuur neergelegd met een aantal aankomstsporen en een groot aantal vertreksporen voor de verschillende bestemmingstreinen die samengesteld worden. Daartussen bevindt zich de heuvel. Wagens van het aankomstspoor worden de heuvel opgeduwd en rollen als losse wagens de heuvel af waarbij elke wagen via wisselsturing automatisch naar het juiste vertrek/bestemmingsspoor uitrolt.

Heuvelen

Om de treinen op Kijfhoek te sorteren naar de juiste eindbestemming duwt een locomotief wagens over een heuvel. Via die heuvel zorgen we er op een slimme en geautomatiseerde manier voor dat alle wagens worden gesorteerd en naar de juiste bestemming gaan. Dit proces heet 'heuvelen'. Zodra de wagen over de heuvel is, rolt deze vanzelf naar beneden. Via computergestuurde wissels komt elke wagen op het juiste spoor terecht. Speciale 'railremmen' – ook automatisch aangestuurd – zorgen ervoor dat de snelheid van de wagens zó wordt gestuurd dat deze op het juiste punt tot stilstand komen. Nergens anders in Nederland gebeurt het sorteren op deze manier.

1.4 Bedrijfseenheid Assetmanagement

Deze aanbesteding vindt plaats ten behoeve van het bedrijfsonderdeel Assetmanagement (AM) binnen ProRail.

1.5 Leeswijzer

Dit document bestaat uit de volgende onderdelen:

- Hoofdstuk 1: Algemene informatie
- Hoofdstuk 2: Aanleiding en doelstelling project KijfDIS Light
- Hoofdstuk 3: Scope en Requirements

2 Aanleiding en doelstelling project KijfDIS Light

2.1 De aanleiding

Het huidige KijfDIS is end of life en dat resulteert in risico's voor de beschikbaarheid en in de aanpasbaarheid voor wenselijke uitbreidingen. Wijzigingen zijn noodzakelijk om ontwikkeling in het bedrijfsproces en de omgeving te faciliteren.

KijfDIS is in het jaar 2000 door het Betuwe project opgeleverd aan AM-regiobeheer als onderdeel van de gehele heuvelinstallatie (KijfDIS, MSR32 en Bovenbouw) met Siemens als totaalleverancier.

De vervanging van KijfDIS wordt gerealiseerd middels een pakketoplossing en zo nodig aangevuld met maatwerk aanpassingen. Hiermee wordt zo veel mogelijk het ProRail ICT-beleid gevolgd om bestaande functionaliteit uit de markt te gebruiken die binnen de ProRail ICT Infrastructuur gedeployed kan worden.

2.2 Doelstelling

Het project KijfDIS Light wil de volgende doelen bereiken:

- Het in het kader van Life Cycle Management vervangen van de kernfunctionaliteit van KijfDIS, die nodig is voor het uitvoeren van het heuvelproces door een nieuw heuvelplansysteem. Het nieuwe heuvelplansysteem moet de aansluiting van meerdere vervoerders mogelijk maken evenals de facturatie op vervoerderniveau. Het nieuwe KijfDIS Light is een geïntegreerd geheel van pakket-delen en maatwerk.

Het toekomstige heuvelplansysteem heeft de volgende interfaces:

- Vervoerders (wagenlading info, aankomst, vertrek);
- Huidige heuvelcomputer (MSR32);
- WLIS (registratie spoorbezetting);
- Spoorkompas (rapportages).
- Beheer (onderhoud en 3^e lijnsupport) gedurende 22 jaar.
 - Regulier beheer en klein onderhoud;
 - Uitvoeren LCM-upgrades;
 - 3^e lijnsupport (tijdens kantooruren)
 - Instandhouden Ontwikkel- en Testomgeving t.b.v. KijfDIS Light
 - Optioneel: Major Changes
 - Toekomstige functionele wijzigingen in het systeem.
 - Optioneel: Advies en consultancy

2.3 Planning

Uitgaande van een gunning eind november 2021 is de verwachting dat de inschrijver eind november 2021 start met de project werkzaamheden. Verwacht wordt dat in eind Q2-2022 de eerste versie van KijfDIS Light in gebruik genomen wordt.

2.4 Capaciteit vanuit ProRail

Bij zijn aanbieding dient de Inschrijver rekening te houden met de onderstaande totale maximale tijdsbesteding van een aantal disciplines van ProRail aan het KijfDIS Light project.

Discipline	Gemiddelde beschikbaarheid tijdens looptijd project
Informatie analist	25%
Product owner	50%
Projectmanager	75%
Solution Architect KijfDIS	35%
Testmanager	50%

2.5 Projectaanpak

In de realisatie van het heuvelplansysteem is de onderstaande fasering onderkend:

1. Systeem ontwikkeling;
2. Realisatie Infrastructuur;
3. Acceptatie;
4. Implementatie;
5. In beheername.

Systeemontwikkeling

Tijdens deze fase wordt het heuvelplansysteem gerealiseerd inclusief de onderkende interfaces met:

- MSR32;
- Vervoerders;
- SpoorKompas;
- WLIS(nieuw).

Bij de ontwikkeling van het heuvelplansysteem wordt naar verwachting de Agile werkwijze toegepast. Er wordt een aantal Program Increments van 10 à 12 weken gedefinieerd die worden onderverdeeld in vijf à zes sprints van 2 weken. Aan het einde van elke sprint wordt een deeloplevering gedaan. In het Agile team zijn alle relevante disciplines vertegenwoordigd.

Realisatie Infrastructuur

De Infrastructuurfase is onderverdeeld in een Ontwerp, Realisatie en Test fase. Tijdens de Ontwerp fase wordt de voor het heuvelplansysteem benodigde toekomstige infrastructuur ontworpen. Uitgangspunt voor het Infrastructuur ontwerp is dat het beheer van de ICT-Infrastructuur bij ProRail komt te liggen en dat de infrastructuur wordt geplaatst op ProRail infrastructuur die geplaatst wordt in één van de ProRail datacenters.

Tijdens de Realisatiefase wordt de toekomstige infrastructuur voor het heuvelplansysteem inclusief haar interfaces daadwerkelijk gerealiseerd.

Acceptatie

Tijdens de Acceptatie fase wordt het heuvelplansysteem vanuit gebruikersperspectief op basis van nog te definiëren acceptatie criteria geaccepteerd. Door het onder begeleiding van een Testmanager/testspecialist op basis van testscenario's uitvoeren van een acceptatietest, wordt vastgesteld of het heuvelplansysteem aan de acceptatie criteria voldoet.

Implementatie

De implementatiefase is onderverdeeld in een organisatorische implementatie en systeemtechnische implementatie. De organisatorische implementatie is er op gericht om de toekomstige gebruikers en andere betrokkenen op te leiden in het gebruik van het heuvelplansysteem en de voor het gebruik van het systeem vereiste organisatorische aanpassingen door te voeren.

De systeemtechnische implementatie omvat alle systeemtechnische activiteiten die vereist zijn om het heuvelplansysteem tijdens de dagelijkse operatie te kunnen gebruiken. Als de systeemtechnische implementatie is afgerond staat het heuvelplansysteem in productie.

In beheername

Parallel aan de Implementatie fase wordt de In beheername uitgevoerd. Tijdens de In beheername wordt vastgesteld of het heuvelplansysteem inclusief haar interfaces voldoet aan de nog te definiëren acceptatiecriteria. De In beheername wordt gedaan door Operationeel beheer, Applicatie beheer, Functioneel beheer en door de toekomstig productbeheerder.

De door de leverancier ontwikkelde oplossing (inclusief documentatie en test-tooling) wordt aan ProRail opgeleverd.

Alle broncode (incl. bouw- & testscripts en tooling) wordt, per Program Increment of deellevering, opgeleverd aan een Escrow partij. Incl. Build Assured Verificatie bij oplevering.

2.6 Van toepassing zijnde documenten

Bindende documenten

Algemene voorschriften, normen en richtlijnen

Titel	Versie	Datum
Annex 2a - Programma van Eisen	1.0	augustus 2021
Annex 2b - Product Backlog KijfDIS Light	1.0	augustus 2021
Annex 2c - Logisch datamodel KijfDIS Light	1.0	augustus 2021
Annex 2d - Non-functionals	1.0	augustus 2021
Bijlage 8 - Project Architectuur Document	1.0	augustus 2021
Bijlage 9 - Master Test Plan	1.0	augustus 2021
Bijlage 10 - Beheerrequirements Post21 Platformen	1.0	maart 2021

Bijlage 11 - IBB-1.6 Eisen Informatieveiligheid aan de Ondernemer	1.1	maart 2020
Bijlage 12 - Leveranciersvoorwaarden voor testen	2.0	april 2018

Informatieve documenten

Algemene voorschriften, normen en richtlijnen

Titel	Versie	Datum
Annex 8 - Exitplan template	1.0	aug. 2021
Bijlage 13 - Rapport verkennend onderzoek Heuvelplanmodule de opvolger van Kijfdis	1.5	aug. 2021

Voor zover deze stukken in tegenspraak zijn met de bindende documenten, prevaleert het bindende document.

3 Scope en Requirements

3.1 Benodigde functionaliteit

De functionele eisen aan KijfDIS light staan beschreven in **Annex 2b - Product Backlog KijfDIS Light**. Ook moet de oplossing het datamodel in **Annex 2c - Logisch Datamodel Heuvelplansysteem** ondersteunen.

Het heuvelplansysteem (data, logica, functionaliteit en userinterface) moet de volgende processen ondersteunen:

- Opstellen en beheren van basisplannen, die gebruikt worden om het kalenderplan te creëren (door basisplannen uit te rollen in een kalender)
- Ondersteuning sorteercode
- Beheren van de planning in een kalender, voor zowel korte termijn planning als realisatie
- Voormelden van aankomsttreinen
- Afhandelen van aankomst treinen plus voorbereiden voor het heuvelen
- Heuvelen
- Afhandeling van gesorteerde wagens en verwerken tot vertrektreinen
- Herkenning van en omgang met treinen en wagens van verschillende vervoerders

Proces	Toelichting
Opstellen en beheren van basisplannen	De basisplanning wordt initieel buiten het heuvelplansysteem gemaakt. Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.In het heuvelplansysteem is daarom geen planningslogica (optimizer) nodig om de basisplanning te optimaliseren¹ De planning is in principe optimaal voorafgaand aan invoer in KijfDIS Light. Wel is het nodig dat KijfDIS Light checkt of de invoer conflict vrij is en blijft. Voor het correct en efficiënt invoeren van de planning zijn enige kopieerfuncties (veel dagen zijn behoorlijk gelijk aan elkaar, veel vertrektreinen hebben gedurende dezelfde periode de behoefte aan dezelfde verdeelsporen) en enige controles noodzakelijk (aankomstrein moet exact 1 keer op een heuvelslot worden gepland; signaleren van conflicten in de toedeling van verdeelsporen). Deze basisplanning worden als template per plandag in het heuvelplansysteem ingevoerd en dienen als basis voor de korte termijnplanning en bijsturing.
Ondersteuning sorteercode	De sorteercode wordt door de vervoerder per wagen bepaald en geeft Kijfhoek de mogelijkheid om correct volgens de opgave wagens van de vervoerder te sorteren. De vervoerder geeft bij iedere wagen een aantal attributen mee, die het heuvelplansysteem vertaalt in de sorteercode. De vervoerder is een onderdeel van de sorteercode; hiermee wordt vermeden, dat wagens van verschillende vervoerders met gelijke bestemming bij elkaar gesorteerd kunnen worden.
Beheren van de planning in een kalender	In de korte termijnplanning worden vooral wijzigingen in de geplande aankomst- en vertrektreinen doorgevoerd. Daarbij wordt ook de toedeling aan heuvelslots (tijdstip van heuvelen) en verdeelsporen gewijzigd.

¹ Met deze zin wordt bedoeld dat het onderhouden van de basisplanning niet d.m.v. planningslogica in de applicatie gebeurt. Er is geen optimizer/geautomatiseerde heuristiek voorzien om de templates te onderhouden. Het onderhouden van een template is een gebruikersactie

Proces	Toelichting
Voormelden	Een trein met wagens die op Kijfhoek geheuveld moet worden, moet door de vervoerder ruim op tijd voorgemeld worden. Ruim op tijd is op het moment, dat de samenstelling van de trein bekend is en zeker is dat hij in die samenstelling gaat rijden. De voormelding is een bericht van de vervoerder, met de wagenlijst van een aankomsttrein. In de voormelding staan treingegevens (zoals het treinnummer, vervoerder, treindatum) en de wagens van de trein in de volgorde waarin ze in de trein zitten, met per wagen de verdere details die KijfDIS nodig heeft.
Afhandelen aankomst en voorbereiden heuvelen	Als een (te heuvelen) trein op een aankomstspoor is aangekomen, meldt de ProCo Hub de trein op het spoor. De gebruiker heeft hiervoor een User Interface ter beschikking waarmee een overzicht gegeven wordt van de bezetting op de verschillende sporen (aankomst, heuvel, verdeel en vertreksporen), en de huidige status van de treinen.
Heuvelen	In KijfDIS Light wordt een heuvelopdracht gemaakt. De heuvelopdracht heeft een statusregiem. Iedere status bepaalt hoever de opdracht is in zijn life-cycle, wie verantwoordelijk is voor de opdracht en wat de verantwoordelijke met de opdracht kan doen. Een definitief gemelde heuvelopdracht wordt automatisch en direct aan de heuvel stuurapplicatie MSR32 gestuurd.
Afhandeling van gesorteerde wagens en verwerken tot vertrektreinen	Als alle wagens voor een trein(deel) op een verdeelspoor zijn aangekomen worden zij gekoppeld. Voltooing van deze actie wordt in het heuvelplansysteem vastgelegd. Wagens die nader gesorteerd moeten worden via de heuvel (herheuveling), worden gekoppeld en naar een aankomstspoor verplaatst. Van deze wagens wordt een heuvelopdracht gemaakt en die wordt in een heuvelslot gepland. Als de herheuveling op voorhand gepland was, dan is er al een heuvelslot voor deze herheuveling gereserveerd. Met het aanmaken van de opdracht worden de details voor deze heuveling gegenereerd.
Herkenning van en omgang met treinen en wagens van verschillende vervoerders	In het heuvelplan het heuvelplansysteem module moet voor elke trein, en elke wagen, inzichtelijk zijn wie de verantwoordelijke vervoerder is. Tijdens de ontwikkeling zal bepaald worden hoe dit zichtbaar gemaakt wordt.

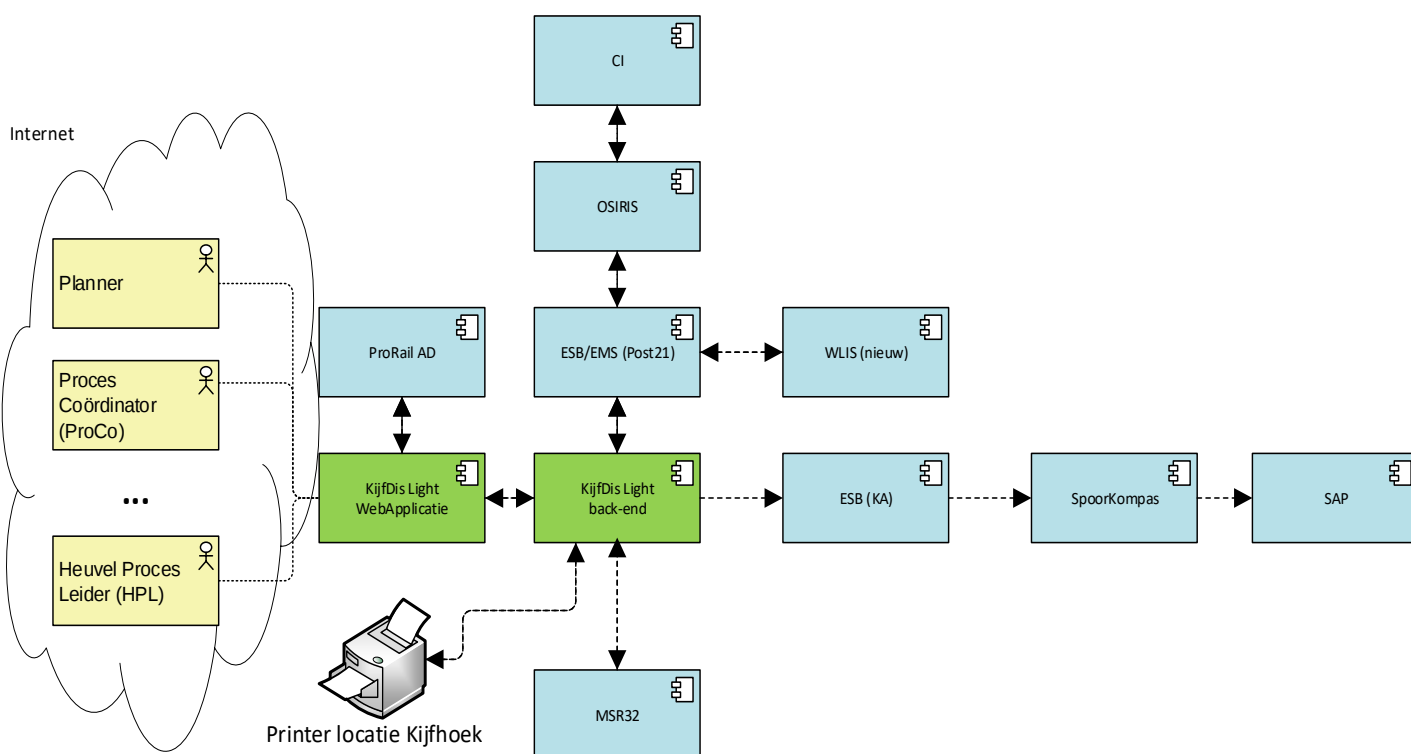
3.2 Werkplekken

De volgende werkplekken zijn benodigd in het systeem:

DB KijfDIS Werkplekken	Muteren	Meekijken	Reden voor het KijfDIS gebruik
1 x Transport Controller		X	Status van de vertrektreinen monitoren
1 x planner	X		Opstellen basisplan gehele heuvelproces + (optioneel) beheren van de planning in de kalender voor planwijzigingen
1 x Proco Hub	X		Beheren van de planning in de kalender voor planwijzigingen en realisatie ter be/bijsturing gehele heuvelproces
1 x Locomotief Coordinator	X		Uitvoeren van een beperkt aantal realisatie-handelingen

DB KijfDIS Werkplekken	Muteren	Meekijken	Reden voor het KijfDIS gebruik
1 x CargoController	X		Monitoring van de voortgang van het sorteerproces + (optioneel) aanpassen van bestemmingsgegevens van wagens.
1 x Goederen adminstrateur		X	Status van wagens bekijken
1 X Reserve	X		Volle autorisatie op alle functies mogelijk
1x Werkplek Verkeersleiding (treindienstleider heuvel	X		Monitoren van het heuvelproces + beheren van de realisatie van het heuvelproces

3.3 Interfaces



Het systeem is omgeven door een viertal technische systemen:

- Common Interface (CI) t.b.v gegevensuitwisseling met vervoerders: levert de informatie van de te heuvelen treinen van vervoerders, en het heuvelplansysteem stuurt aankomst en vertrek informatie terug (via OSIRIS);
- WLIS (Spoorbezettingsdeel): registreert de huidige bezetting heuvelgebied ;
- SpoorKompas: KijfDIS Light levert bulk realisatie informatie van administratieve aard. Wordt gebruikt voor het maken van rapportages en facturatie (SAP);
- MSR32: de aansturing van het heuvelproces door de heuvelcomputer.

3.4 Non-functionals

De non-functional eisen aan KijfDIS Light staan beschreven in het **Annex 2d - Product Non-functionals**.

Alle applicaties en gegevens dienen binnen ProRail te zijn voorzien van een BIVP-classificatie. Beschikbaarheid, Integriteit, Vertrouwelijkheid, Privacy.

Beschikbaarheid = Midden	Het betreft wel een 24*7 applicatie, maar de treinen staan niet direct stil bij uitval van KijfDIS Light. Ook belangrijk is dat de heuveloperatie vooral 's nachts plaats vindt, in relatie tot het onderhoudswindow.
Integriteit = Midden	De integriteit van het systeem is belangrijk omdat het aansturing van een proces buiten betreft. Er zit echter in de heuvelcomputer ook beveiliging voor het heuvelen zelf. Impact is dan ook op de logistiek (een verkeerde planbeslissing, leidt tot minder efficiënt heuvelen).
Vertrouwelijkheid = Midden	De vervoerders mogen alleen informatie over hun eigen wagens en treinen muteren, en krijgen via interfaces alleen informatie over hun eigen treinen. Let op: er is geen 100% afscherming van informatie op read-only basis.
Privacy = Basaal	Er worden geen AVG gegevens in het systeem gebruikt.

3.5 Technische kaders

In de **Bijlage 8 - Project Architectuur Document** staan de technische kaders voor de oplossing beschreven. De belangrijkste kaders geldend voor de implementatie staan in onderstaande tabel.

Beslissing	Toelichting
De oplossing moet in overeenstemming met geldende voorwaarden worden opgeleverd.	Bijlage 9 - Master Test Plan Bijlage 10 - Beheerrequirements Post21 Platformen Bijlage 11 - Eisen aan informatieveiligheid IBB 1.6 Bijlage 12 - Leveranciersvoorwaarden voor testen
De informatievoorziening richting WLIS niet mag verslechteren	Aantoonbare verificatie en validatie van de eisen (door leverancier en ProRail).
Er moet worden gekoppeld met de bestaande MSR32 (heuvelcomputer). Dit verouderde systeem zal niet meer worden aangepast (en pas later worden vervangen).	Het realiseren en testen van de interface ligt daarmee volledig bij KijfDIS Light.
Interfaces worden zoveel mogelijk gerealiseerd via de ESB.	We moeten voldoen aan de ESB-richtlijnen en aansluitvoorwaarden, opgenomen in Annex 2d - Product Non-functionals en Bijlage 10 - Beheerrequirements Post21 Platformen
De software architectuur bestaat uit minstens 2 lagen: back-end en front-end. De front-end moet worden gerealiseerd middels een webapplicatie.	Toegang tot de applicatie van zowel binnen als buiten het ProRail netwerk moet middels een web-applicatie.

Beslissing	Toelichting
Ontwikkeling, testen en opleveren gaat via een OTA(B)P-straat in. Leverancier is verantwoordelijk voor de ontwikkel- en test omgeving, ProRail stelt een acceptatie, beproeving en productie omgeving beschikbaar.	De applicatie moet kunnen draaien/ gekoppeld kunnen worden op/ met verschillende testomgevingen.
Beheerhandelingen moeten zo veel mogelijk geautomatiseerd worden.	o.a. installatie en herstart scripts, aansluiten op tooling voor logging en monitoring.

3.6 Onderhoud en beheer

KijfDIS Light wordt beheerd op ProRail beheer niveau Zilver. De maximale oplostijden die gehanteerd worden zijn afhankelijk van de prioriteit van de vraag of incident. Hoe hoger de prioriteit, hoe sneller het incident verholpen moet zijn. De hoogste prioriteit is 1.

De leverancier levert 3^e lijn support tijdens kantoortijden. De eisen, nog te beschrijven in de Service Level Agreement (SLA) en Dossier Afspraken en Procedures (DAP), worden na gunning in overleg vastgesteld.

Het uitgangspunt zijn de volgende functiehersteltijden (tijdens kantooruren):

Prio1: 80% < 2u, 90% < 8u, 99% < 16u

Prio2: 80% < 8u, 99% < 28u

Prio3: 80% < 16u, 99% < 60u

Waarbij de prioriteit volgens onderstaande kaders wordt vastgesteld:

Prio 1: KijfDIS Light werkt in zijn geheel niet meer, OF, er kunnen geen berichten meer van en naar MSR32 gestuurd/ontvangen worden, OF er kunnen geen berichten meer naar WLIS worden verstuurd.

Prio 2: KijfDIS Light werkt nog wel zodanig dat het heuvelen en plannen hiervan uitgevoerd kan worden, maar alleen met extra handmatige handelingen (zoals bijvoorbeeld: handmatig invoeren wagenlijst, handmatig aanpassen spoorbezetting, handmatig triggeren van interface berichten) zodanig dat de werklast in de operatie 25% toeneemt. De situatie mag niet langer dan een dag duren.

Prio 3: Issues die geen direct grote impact op het gebruik van KijfDIS Light.

Beheer afspraken worden vastgelegd in een Service Level Agreement (SLA) document.

Verder zal de leverancier de invulling van de SLA-uitvoering beschrijven in het Dossier Afspraken en Procedures (DAP).

Maandelijks wordt er door de leverancier een rapportage opgeleverd. Deze maandelijkse Service Level Rapportage (SLR) wordt ten laatste op de 10e dag van de directvolgende maand aan ProRail gezonden.

Na beëindiging van het beheercontract zal het beheer worden overgedragen (retransitie). Het Exitplan (template Exitplan is bijgevoegd als Annex 8) dient het commitment van de leverancier aan het retransitietraject te bevestigen.

In dit Exitplan worden de stappen, voorwaarden en eisen beschreven welke in acht genomen moeten worden bij een retransitie. Onder een retransitie wordt verstaan de overdracht van de dienstverlening van de leverancier naar ProRail of een derde partij bij tussentijdse beëindiging dan wel beëindiging aan het einde van de looptijd van (een deel van) de Nadere overeenkomst.

De retransitie kan tussentijds plaats vinden op verzoek van ProRail, dan wel tussentijds als gevolg van een ernstig tekortschieten van de leverancier, dan wel aan het einde van de overeenkomst (en de eventuele verlengingen). Onafhankelijk van de aanleiding verwacht ProRail dat de leverancier in al deze gevallen medewerking verleent aan de retransitie.

3.7 Doorontwikkeling

Naast reguliere beheer werkzaamheden, waaronder kleine changes, kan ProRail ook extra capaciteit van de leverancier vragen voor het doorontwikkelen van het heuvelplansysteem in het geval van major changes t.b.v. gewenste functionele wijzigingen.

3.8 Consultancy

Naast de reguliere activiteiten door het team, kan ProRail ad-hoc capaciteit van de leverancier inzetten voor consultancy vragen zowel in de ontwikkelfase als in de beheerfase.